

(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 778 654 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
11.06.1997 Patentblatt 1997/24

(51) Int. Cl.⁶: H02K 21/12

(21) Anmeldenummer: 96118956.0

(22) Anmeldetag: 27.11.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB IT LI LU NL SE

(30) Priorität: 07.12.1995 DE 19545680

(71) Anmelder: FER Fahrzeugelektrik GmbH
99819 Eisenach (DE)

(72) Erfinder:
• Werner, Hermann
99817 Eisenach (DE)

• Lössl, Erich
99817 Eisenach (DE)
• Müller, Burkhard
41352 Korschenbroich (DE)

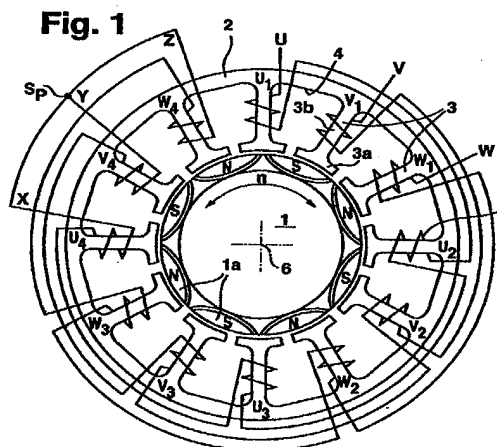
(74) Vertreter: Weller, Erich W.
Wilhelm & Dauster,
Patentanwälte,
Hospitalstrasse 8
70174 Stuttgart (DE)

(54) Fahrradlichtmaschine mit Drehstromgeneratoranordnung

(57) Die Erfindung bezieht sich auf eine Fahrradlichtmaschine mit einer Drehstromgeneratoranordnung mit einem Stator und einem relativ zum Stator drehbeweglichen Rotor.

Es wird ein Aufbau vorgeschlagen, bei dem der Stator (2) oder der Rotor (1) sich radial erstreckende Polfinger (3) aufweist, die einzeln mit je einer umgebenden Magnetspulenwicklung (5) bewickelt sind, wobei die Polzahlen von Rotor und Stator in einem nicht ganzzahligen Verhältnis zueinander stehen. Dies erlaubt die Realisierung einer Fahrradlichtmaschine mit hohem Wirkungsgrad schon bei relativ geringer Fahrgeschwindigkeit.

Verwendung z.B. zur Speisung von Fahrradbeleuchtungen.



Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Fahrradlichtmaschine mit einer Drehstromgeneratoranordnung, die einen Stator und einen relativ zum Stator drehbeweglichen Rotor beinhaltet.

Fahrradlichtmaschinen dienen bekanntlich dazu, am Fahrrad angeordnete elektrische Verbraucher, insbesondere einen Scheinwerfer und ein Rücklicht, mit elektrischer Energie zu speisen, die aus der Radbewegung gewonnen wird. Die Lichtmaschinen sind beispielsweise als Seiten- oder Speicherdynamo am Vorderrad angeordnet.

Für den Einsatzzweck am Fahrrad sind bislang beispielsweise Synchrongeneratoren mit einer einzigen Spulenwicklung am Stator und drei Permanentmagnet-Polpaaren am Rotor geläufig. Solche einphasigen Fahrraddynamos weisen relativ hohe magnetische Polhaftkräfte auf. Eine weitere Schwierigkeit solcher einfach aufgebauten Fahrraddynamos besteht darin, daß sie zwar aufgrund der nur einen verwendeten Spule eine hohe innere Impedanz besitzen, die eine Selbstbegrenzung der abgegebenen Leistung ermöglicht, jedoch führt ein Ausfall des Rücklichts oder des Scheinwerfers zu einem merklichen Spannungsanstieg an der jeweils anderen, noch intakten Lichtquelle, die dadurch übermäßig belastet wird. Zudem liefern diese einfachen herkömmlichen Fahrraddynamos bei Fahrgeschwindigkeiten unter 15 km/h noch keine für den Betrieb der Fahrradbeleuchtungsanlage zufriedenstellende Leistung, und bei hohen Drehzahlen sinkt der Wirkungsgrad durch das Entstehen merklicher Wirbelströme deutlich ab.

Aus der Patentschrift DE 43 17 817 C1 ist eine Fahrradlichtmaschine mit Drehstromgeneratoranordnung bekannt, bei welcher der Stator aus drei gleich aufgebauten Induktionsspulen mit Polfingerkäfigen aus Weicheisen besteht, wobei die Polfinger der einzelnen Polfingerkäfige gegeneinander in Drehrichtung um jeweils ein Drittel des Abstands zweier benachbarter Polfinger desselben Polfingerkäfigs versetzt sind. Damit soll eine Reduktion der magnetischen Polhaftkraft, d.h. der Polfähigkeit, erreicht werden, indem immer nur ein Statorkäfig in vollem magnetischem Kraftschluß sein kann, während die jeweils anderen beiden Statorkäfige durch sich subtrahierende magnetische Zugkräfte an den Polfingern teilweise eine Neutralkstellung einnehmen.

Der Erfindung liegt als technisches Problem die Bereitstellung einer Fahrzeuglichtmaschine mit Drehstromgeneratoranordnung zugrunde, die eine geringe Polfähigkeit aufweist, bereits bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten eine relativ hohe elektrische Ausgangsleistung zur Verfügung stellt und mit für das Gebiet der Fahrradelektrik vertretbar geringem Aufwand herstellbar ist.

Dieses Problem wird durch eine Fahrradlichtmaschine mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Bei dieser Lichtmaschine weist der Stator und/oder der

Rotor sich radial erstreckende Polfinger auf, die einzeln mit je einer umgebenden Magnetspulenwicklung bewickelt sind, wobei die Polzahlen von Rotor und Stator in einem nicht ganzzahligen Verhältnis zueinander stehen. Die letztgenannte Eigenschaft hält die Polfähigkeit der Lichtmaschine gering. Das Vorsehen der sich radial erstreckenden Polfinger und die einzelne Bewicklung derselben mit je einer Magnetspule ermöglichen die Realisierung einer Drehstromgeneratoranordnung, die bereits bei geringen Fahrgeschwindigkeiten, d.h. geringen Rotordrehzahlen, eine vergleichsweise hohe elektrische Leistung bereitzustellen vermag. Dabei ist die Einzelbewicklung der Polfinger auf einer entsprechend ausgelegten Spezialmaschine sehr wirtschaftlich durchführbar und erlaubt einen hohen Füllgrad der Nuten zwischen den Polfingern. Die solchermaßen ausgelegte Fahrradlichtmaschine besitzt bereits ab geringen Fahrgeschwindigkeiten im Bereich zwischen 5 km/h und 10 km/h einen bemerkenswert hohen Wirkungsgrad, so daß die erhöhte elektrische Leistung keinen merklichen Kraftmehraufwand erfordert.

Eine nach Anspruch 2 weiterbildend optimierte Fahrradlichtmaschine besitzt besonders geringe Verluste sowohl im Leerlauf als auch unter Last, was neben der speziellen Polfinger-einzelbewicklung vor allem aus dem speziell gewählten Polzahlverhältnis, der Wahl eines geblechten Stators vorzugsweise aus hochwertigem Dynamoblech sowie der Verwendung eines kunststoffgebundenen Neodym-Eisen-Bor-Materials für den Rotor resultiert.

In einer Weiterbildung der Erfindung nach Anspruch 3 ist im Laststromkreis ein spannungsbegrenzendes Schaltnetzteil vorgesehen, das die gleichgerichtete Generatorausgangsspannung unterhalb einer gewählten Grenzspannung unbeeinflusst durchläßt, während es bei über der Grenzspannung liegender Eingangsspannung die Spannung am Ausgang des Schaltnetzteils auf die Grenzspannung einregelt. Auf diese Weise bleibt die elektrische Versorgungsspannung, beispielsweise für die Fahrradbeleuchtung, bei steigender Fahrgeschwindigkeit auf einem konstanten Wert, und bei Ausfall des Rücklichts oder des Scheinwerfers besteht keine Gefahr einer überhöhten Belastung für die andere, noch intakte Lichtquelle.

Eine nach Anspruch 4 weitergebildete Fahrradlichtmaschine hat den Vorteil, daß durch die Strombegrenzungsschaltung nicht nur die Lichtmaschine vor Überlastung und Kurzschluß geschützt ist, sondern vor allem auch das Generator Drehmoment begrenzt wird, um ein Durchrutschen eines generatoreingangsseitig vorgesehenen mechanischen Drehmomentübertragungsteils, z.B. eines Zahnriemens oder einer Laufrolle, zu verhindern.

In einer Weiterbildung der Erfindung nach Anspruch 5 wird ein Feldeffekttransistor mit Übertemperaturerschaltung als Leistungsschalter des Schaltnetzteils verwendet, wodurch selbst bei hoher Fahrgeschwindigkeit im Kurzschlußfall eine Überhitzung dieses Schalters vermieden wird.

Bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden nachfolgend beschrieben. Hierbei zeigen:

- Fig. 1 eine schematische Seitenansicht des Stator-Rotor-Komplexes einer Drehstrom-Fahrradlichtmaschine mit einzeln bewickelten Polfingern,
- Fig. 2 ein schematisches Blockschaltbild der Fahrradlichtmaschine mit dem Stator-Rotor-Komplex von Fig. 1,
- Fig. 3 ein Diagramm zur Veranschaulichung typischer Kennlinien für Ausgangsspannung, Drehmoment und Wirkungsgrad in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit für die Fahrradlichtmaschine der Fig. 1 und 2,
- Fig. 4 eine Längsschnittansicht einer Fahrradlichtmaschine gemäß Fig. 1 und 2 in Seitendynamo-Bauweise und
- Fig. 5 eine Längsschnittansicht einer Fahrradlichtmaschine gemäß Fig. 1 und 2 in Speicherdynamo-Bauweise.

Fig. 1 zeigt einen vorteilhaften Aufbau des Stator-Rotor-Komplexes einer Drehstromgeneratoranordnung für eine Fahrradlichtmaschine. Der innenliegende Rotor (1) beinhaltet einen Permanentmagnetring aus kunststoffgebundenem Neodym-Eisen-Bor-Material, der in Umfangsrichtung acht Magnetpole (1a), wie üblich abwechselnd einen magnetischen Südpol (S) und einen magnetischen Nordpol (N), aufweist. Der Stator (2) umgibt den innenliegenden Rotor (1) ringförmig coaxial zur Rotordrehachse (6) und beinhaltet zwölf sich radial nach innen erstreckende, in Umfangsrichtung äquidistant angeordnete Polfinger (3), die sich an ihrem freien, den Rotormagnetpolen (1a) gegenüberliegenden Enden (3a) gegenüber einem schmälere Mittelbereich (3b) unter Bildung von Nuten (4) zwischen den Polfingern (3) verbreitern. Der Stator (2) ist insgesamt als geblechter Stator aus hochwertigem Dynamoblech ausgeführt, was das Auftreten von Wirbelströmen reduziert. Der gezeigte Stator-Rotor-Aufbau besitzt folglich ein Verhältnis der Rotorpolzahl zur Statorpolzahl von 2/3. Dies führt zu einer sehr geringen Polfühlbarkeit, bei der die Welligkeit der Ausgangsspannung des Drehstromsystems direkt nach Gleichrichtung ca. 4% beträgt.

Jeder Polfinger (3) des Stators (2) ist einzeln in seinem Mittelbereich (3b) mit einer eigenen Magnetspule (5) umwickelt, wobei die Bewicklung sehr wirtschaftlich automatisch auf einer Spezialmaschine erfolgen kann. Die Bewicklung ist dabei mit vergleichsweise hohem Füllgrad der Nuten (4) zwischen den einzelnen Polfingern (3) möglich, wobei die Spulenaufnahmenuten (4) aufgrund ihrer radial merklich von der Drehachse (6) beab-

standenen Lage einen relativ großen Aufnahmeraum für die Magnetspulenwicklungen (5) zur Verfügung stellen.

Die Magnetspulen (5) der einzelnen Polfinger (3) sind in Drehstrom-Sternschaltung miteinander verschaltet, wobei vom Sternpunkt (S_p) die drei Drehstrom-Leitungswege (x, y, z) abgehen, in denen jeweils vier Magnetspulen (U_1 bis U_4 ; V_1 bis V_4 ; W_1 bis W_4) hintereinandergeschaltet sind. Dabei gehören jeweils die Magnetspulen jedes dritten Polfingers (3) zum selben Drehstrom-Leitungsweig (x, y, z). Fig. 2 zeigt in ihrer linken Hälfte das sich durch diese Verschaltung der einzelnen Magnetspulen (5) von Fig. 1 ergebende Ersatzschaltbild mit den drei Ausgängen (U, V, W) der Sternschaltung mit dem Sternpunkt (S_p). Die Sternschaltung bietet den Vorteil, daß mit dickerem Draht gewickelt werden kann, was zu einem besseren Füllgrad der Nuten (4) führt.

Fig. 2 zeigt außerdem den weiteren schaltungs-technischen Aufbau für die Fahrradlichtmaschine mit dem Stator-Rotor-Komplex von Fig. 1. Wie aus Fig. 2 ersichtlich, erfolgt zunächst eine Gleichrichtung der drei über die Außenleiter (R, S, T) der Drehstrom-Sternschaltung geleiteten Drehstromphasen mittels einer üblichen Brückenschaltung mit sechs Halbleiterdioden (D_1 bis D_6). Ein nachgeschalteter Kondensator (C_1) puffert die gleichgerichtete Spannung und glättet sie auf eine Restwelligkeit von weniger als 4%. Ein anschließend im Laststromkreis angeordnetes Schaltnetzteil wirkt dahingehend, die Ausgangsspannung (U_a) der Lichtmaschine lastunabhängig auf eine Grenzspannung von ca. 13,5V für das auf 12V/6,2W ausgelegte System zu begrenzen. Mit dieser Verschaltung lassen sich der Strom in den Wicklungen im wesentlichen konstant und die Kupferverluste klein halten. Die Ströme bleiben annähernd sinusförmig, was auch hinsichtlich der Eisenverluste von Vorteil ist.

Speziell beinhaltet das Schaltnetzteil hierzu einen ansteuerbaren Transistorleistungsschalter (S1), eine dazu seriell geschaltete Spule (L) und einen parallel zum Ausgang liegenden Kondensator (C_2). Eine Referenzspannungseinheit (U_p) erzeugt eine für die gewählte Grenzspannung repräsentative Spannungsreferenz, die einer Steuereinheit (7) zugeführt wird, welche die Istspannung am Kondensator (C_2) des Schaltnetzteils mit der Grenzspannung vergleicht und den ansonsten leitend geschalteten Transistorleistungsschalter (S1) sperrend ansteuert, sobald diese Istspannung über die Grenzspannung ansteigt. Genauer gesagt arbeitet das Schaltnetzteil als Zweipunktregler mit einer gewissen Hysterese zur Vermeidung von unerwünschten Schaltschwingungen, d.h. der Transistorleistungsschalter (S1) wird beispielsweise bei Überschreiten eines Grenzspannungswertes von 13,6V sperrend und bei Unterschreiten eines Grenzspannungswertes von ca. 13,4V wieder leitend geschaltet. Bei dieser Zweipunktregelung stellt sich mit höher werdender Eingangsspannung ein kleineres Tastverhältnis und eine höhere Schaltfrequenz des Schaltnetzteils ein.

Parallel zum Kondensator (C_2), jedoch vor der

Speicherdrossel (L) liegt noch eine Schottky-Diode (D₇) des Schaltnetzteils. Vor dem Transistorleistungsschalter (S1) befindet sich eine Strombegrenzungsschaltung (I_M), welche den Transistorleistungsschalter (S1) sperrend ansteuert, sobald über einem Serienwiderstand (R1) ein vorgegebener maximaler Spannungsabfall auftritt. Damit wird die Lichtmaschine vor Überlastung und Kurzschluß geschützt. Gleichzeitig wird das Generator-drehmoment begrenzt, was im Fall eines Speicherdynamos ein Durchrutschen von dort zur Drehmomentübertragung verwendeten Zahnriemen oder im Fall einer Ausführung als Seitendynamo ein Durchrutschen der dort verwendeten Laufrolle am Reifen verhindert. Um auch bei hoher Geschwindigkeit im Fall eines Kurzschlusses eine Überhitzung des Transistorleistungsschalters (S1) zu verhindern, wird vorzugsweise ein Feldeffekttransistor mit Übertemperaturabschaltung als Leistungsschalter (S1) eingesetzt.

Das Schaltnetzteil besitzt eine hohe Spannungs-
festigkeit und hat die Eigenschaft, die von der Generator-
Sternschaltung gelieferte Spannung praktisch verlust-
frei als Ausgangsspannung (U_A) zur Verfügung zu stel-
len, solange die Grenzspannung noch nicht erreicht ist.
Das teilweise austastende Eingreifen des Schaltnetz-
teils setzt erst bei Überschreiten der Grenzspannung
durch die Eingangsspannung ein. Mit Ausnahme der
Speicherdrossel (L) und den beiden Kondensatoren
(C₁, C₂) in Elko-Bauweise läßt sich das Schaltnetzteil in
SMD-Technik ausführen. Die nur als Funktionsblöcke
gezeichneten Einheiten, d.h. die Strombegrenzungss-
chaltung (I_M), die Spannungsreferenzschaltung (U_R)
und die Steuereinheit (7) sind von einem herkömmli-
chen, vom Fachmann bei Kenntnis der oben beschrie-
benen, geforderten Funktionen ohne weiteres
realisierbaren Aufbau, worauf hier deshalb nicht näher
eingegangen zu werden braucht. Im übrigen können auf
der Leiterplatte des Schaltnetzteils gleichzeitig die zwölf
Magnetspulen (3) miteinander verschaltet sein, wobei
diese Verschaltung alternativ jedenfalls zum großen Teil
auch bereits auf der automatischen Wickelmaschine
erfolgen kann.

In Fig. 3 sind typische Kennlinien für eine gemäß
der Fig. 1 und 2 realisierte Fahrradlichtmaschine in
Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit aufgetragen.
Die erzeugte Ausgangsspannung (U_A), gemessen an
einer normierten Last von 29,4Ω, setzt bei 2,5km/h mit
ca. 2,8V ein, beträgt bei 5km/h und 7,5km/h bereits
6,6V bzw. 10,1V und konvergiert ab ca. 12,5km/h gegen
die gewählte Grenzspannung von 13,5V, die für höhere
Fahrgeschwindigkeiten durch die Spannungsbegren-
zungsfunktion des Schaltnetzteils beibehalten wird. Das
Drehmoment (M) steigt bei geringer Fahrgeschwindig-
keit zunächst an, bis es bei ca. 10km/h sein Maximum
erreicht und mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit
wieder abfällt. Der Wirkungsgrad (η) beträgt bei
2,5km/h bereits 0,45 und steigt bei 5km/h auf 0,62. Im
Bereich zwischen 7,5km/h und 10km/h durchläuft der
Wirkungsgrad (η) sein Maximum mit einem beachtli-
chen Wert von ca. 0,67 und sinkt dann nur relativ

geringfügig ab. Selbst bei einer Fahrgeschwindigkeit
von ca. 30km/h beträgt der Wirkungsgrad (η) noch
ungefähr 0,5.

Es zeigt sich damit, daß der gezeigte Aufbau der
Fahrradlichtmaschine durch Verwendung des wirbelst-
romreduzierenden, geblechten Stators (2), des hoch-
wertigen Magnetmaterials für den Rotor (1) und der
charakteristischen Auslegung durch einzeln mit
Magnetspulen versehene Polfinger und Verschaltung
derselben in einer Drehstrom-Sternschaltung mit span-
nungsbegrenzendem Schaltnetzteil im Laststromkreis
zu einem sehr leistungsstarken 12V/6,2W-System führt,
das bereits bei 10km/h im wesentlichen seine Endspan-
nung erreicht, auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten
noch einen beachtlichen Wirkungsgrad besitzt und in
seiner Speisespannung lastunabhängig begrenzt ist.

In Fig. 4 ist eine Realisierung einer solchen Fahr-
radlichtmaschine als Seitenläuferdynamo veranschau-
licht. Die Lichtmaschine beinhaltet einen Laufrollen-
träger (11), auf dem eine Laufrolle (12 getragen ist und
der das Drehmoment über eine in Lagern (13, 14)
gehaltene Antriebswelle (15) ins Innere eines Dynamo-
gehäuses (16) auf ein Zahnrad (17) überträgt, mit dem
ein benachbartes Zahnrad (18) in Eingriff ist, das dreh-
fest auf einer Generatorwelle (20) sitzt, die beidseits in
Lagern (19, 28) gehalten ist und sich am unteren Stirn-
ende gegen eine Kugel (29) abstützt. Der seitliche Ver-
satz von Antriebswelle (15) und Generatorwelle (20) ist
wegen des großen Generatordurchmessers zweckmä-
ßig.

Der Generatorteil entspricht im Aufbau demjenigen
von Fig. 1. Ein innenliegender Rotor (23) sitzt drehfest
auf der Generatorwelle (20) und ist in einem Außenum-
fangsbereich mit dem 8-Pol-Permamentmagnet (24)
versehen. Der Rotor (23) wird coaxial vom ringförmig-
en, geblechten Stator (21) umgeben, der die zwölf
radial nach innen ragenden, einzeln magnetspulenbe-
wickelten Polfinger aufweist, wovon der zugehörige
Wickelkopf (22) angedeutet ist. Über einen Distanzring
(25) ist an der Unterseite dieser Generatoranordnung
die zugehörige, das Schaltnetzteil enthaltende Leiter-
platte (26) angebracht, die von einem unterseitig
abschließenden Deckel (27) gehalten ist, der über
Schraubverbindungen (30) am Gehäuse (16) montiert
ist. Der Deckel weist eine Be- und Entlüftungsöffnung
(31) sowie durchgeführte Flachsteckanschlüsse (32)
auf, über welche die erzeugte Ausgangsspannung
außen abgegriffen werden kann.

Fig. 5 zeigt die Realisierung einer Fahrzeuglichtma-
schine der in den Fig. 1 und 2 gezeigten Art in Spei-
cherdynamo-Bauweise. Die Generatorwelle (54) ist
hier mittig über ein hinteres Lager (53) am Dynamo-
gehäuse (41) und über ein vorderes, abdichtendes Lager
(7) an einem Gehäusedeckel (42) gehalten und wird wie
üblich über ein Zahnrad oder einen Zahnriemen ange-
trieben. Der Deckel (42) ist über Schraubverbindungen
(44) am Gehäuse (41) festgelegt. Das topfförmige
Gehäuse (41) nimmt den mit der Generatorwelle (54)
verknüpften Stator-Rotor-Komplex auf, der aus dem

innenliegenden Rotor mit innerem Magnetträger (52) und äußerem 8-Pol-Permanentmagnet (51) sowie außenliegendem, geblechtem Stator (49) mit Wickelkopf (50) und den zwölf einzelbewickelten Polfingern besteht, wobei zwischen Rotor (51, 52) und koaxialem Stator (49) ein Luftspalt (55) frei bleibt. Ein Dichtring (43) dichtet das Gehäuseinnere bei aufgesetztem Deckel (42) ab. Zwischen Deckel (42) und Rotormagnetträger (52) ist eine Distanzhülse (48) auf die Generatorwelle (54) aufgeschoben. Innerhalb des dadurch geschaffenen, axialen Einbauraums ist die Leiterplatte (45) mit dem Schaltnetzteil und den erforderlichen Leiterbahnen in einem durch einen Distanzring (46) definierten Abstand zum Stator eingebracht, wobei sie auf der dem Distanzring (46) abgewandten Seite von einem axialen Ringflansch des Deckels (42) gehalten wird.

Patentansprüche

1. Fahrradlichtmaschine mit
 - einer Drehstromgeneratoranordnung mit einem Stator (2) und einem relativ zum Stator drehbeweglichen Rotor (1), dadurch gekennzeichnet, daß
 - der Stator (2) oder der Rotor (1) sich radial erstreckende Polfinger (3) aufweist, die einzeln mit je einer umgebenden Magnetspulenwicklung (5) bewickelt sind, wobei die Polzahlen von Rotor und Stator zueinander in einem nicht ganzzahligen Verhältnis stehen.
2. Fahrradlichtmaschine nach Anspruch 1, weiter dadurch gekennzeichnet, daß
 - der Stator (2) den Rotor (1) ringförmig umgibt und zwölf sich radial nach innen erstreckende, mit je einer umgebenden Magnetspulenwicklung (5) bewickelte Polfinger (3) aufweist, wobei von einem Sternpunkt (S_p) aus jeweils die Magnetspulen jedes dritten Polfingers in Serie geschaltet sind, und
 - der Rotor (1) einen Permanentmagnet aus einem kunststoffgebundenen Neodym-Eisen-Bor-Material mit acht umfangsseiten Magnetpolen (1a) beinhaltet.
3. Fahrradlichtmaschine nach Anspruch 1 oder 2, weiter gekennzeichnet durch ein im Laststromkreis angeordnetes, spannungsbegrenzendes Schaltnetzteil, das eingangsseitig anstehende Spannungen bis zu einer vorgegebenen Grenzspannung unbeeinflusst durchläßt und über der Grenzspannung liegende Eingangsspannungen auf die Grenzspannung begrenzt.
4. Fahrradlichtmaschine nach Anspruch 3, weiter dadurch gekennzeichnet, daß das spannungsbe-

grenzende Schaltnetzteil eine Strombegrenzungsschaltung (I_M) beinhaltet, welche den Schalter (S1) des Schaltnetzteils stromunterbrechend ansteuert, sobald über einem Serienwiderstand (R1) eine vorgegebene Begrenzungsspannung überschritten wird, die so gewählt ist, daß das Generator Drehmoment auf einen Wert begrenzt wird, der ein Durchrutschen eines an der Generatoreingangsseite vorgesehenen Drehmomentübertragungsteils verhindert.

5. Fahrradlichtmaschine nach Anspruch 3 oder 4, weiter dadurch gekennzeichnet, daß als Schalter in dem Schaltnetzteil ein Feldeffekttransistor-Leistungsschalter (S1) mit Übertemperaturabschaltung eingesetzt wird.

Fig. 1

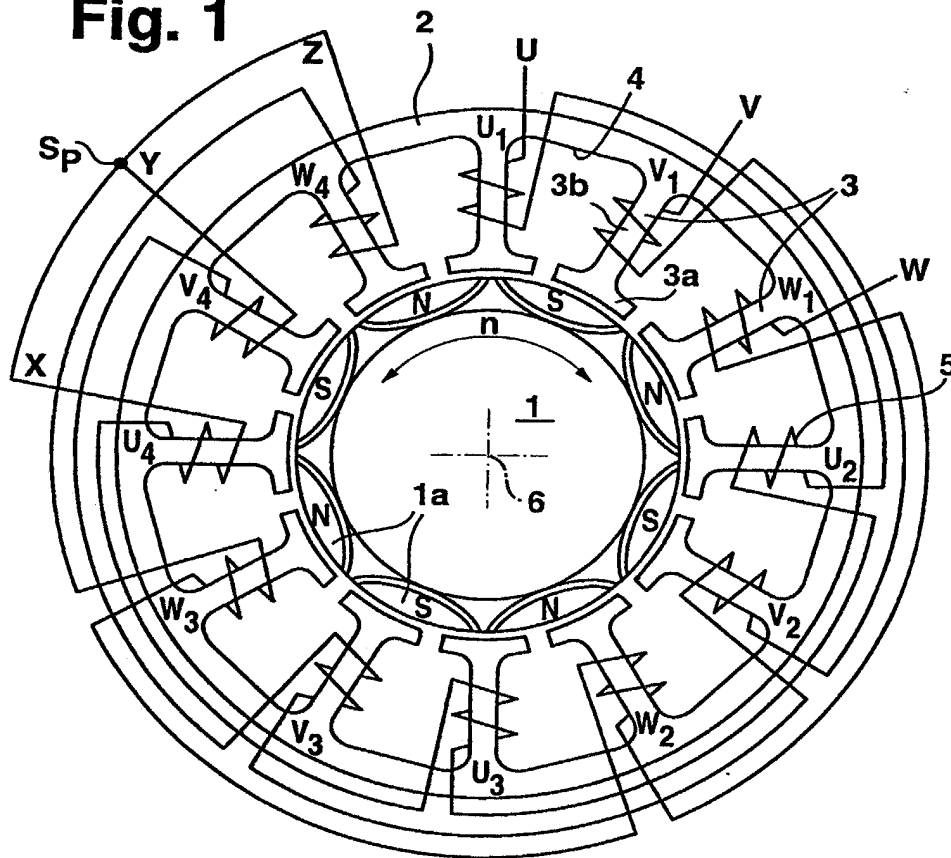


Fig. 2

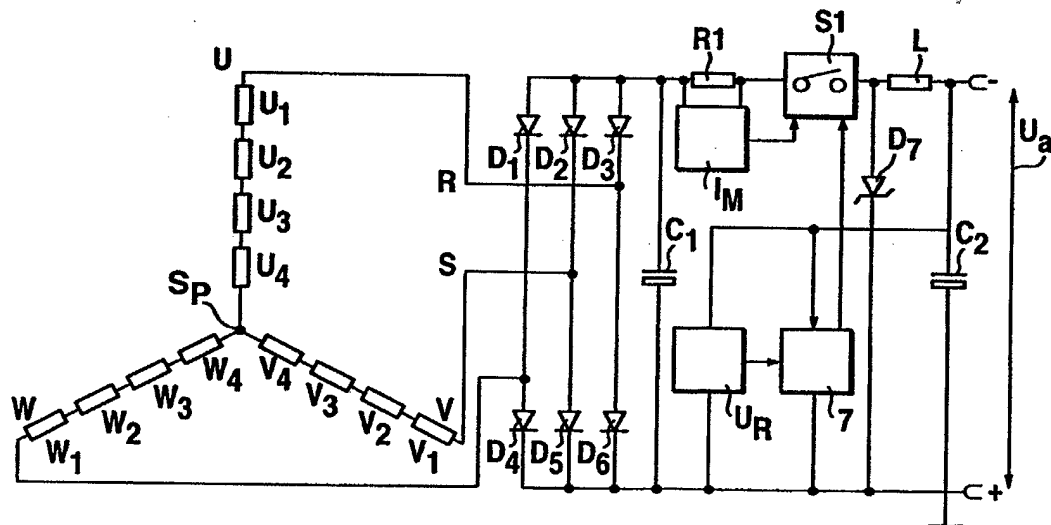


Fig. 3

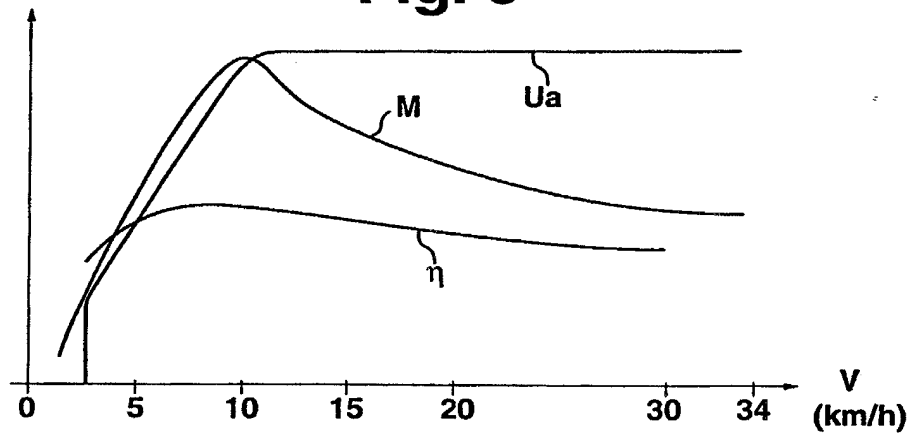


Fig. 4

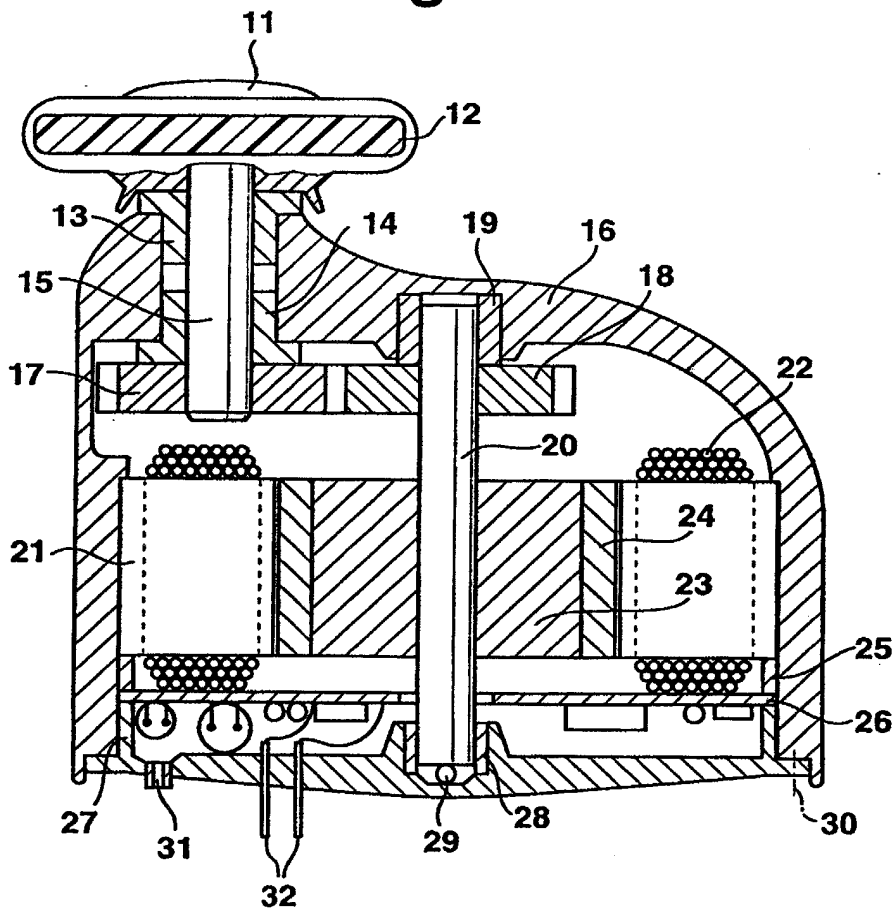


Fig. 5

